2
Vragenuur: Vragen Van Helvert

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van Orde.

Vragen van het lid Van Helvert aan de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, viceminister-president, bij afwezigheid van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over **het bericht "Zwarte lijst amokmakers"**.

De **voorzitter**:
Ik heet de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van harte welkom en ook de mensen op de publieke tribune. Ik geef het woord aan de heer Van Helvert namens het CDA.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Ik ben blij dat de minister bereid is om de staatssecretaris te vervangen die om zeer geldige redenen in Luxemburg is en daar, naar ik mag aannemen, de concurrentiepositie van Schiphol in de gaten houdt. Dat hebben we haar via onze motie opgedragen.

We werden deze week opgeschrikt door de berichtgeving over de luchtvaartmaatschappij TUIfly dat mensen zich in vliegtuigen misdragen. Ze maken ruzie, ze maken amok, ze maken mensen bang en ze bedreigen en mishandelen het personeel. Iedereen die weleens in een kleine ruimte met veel mensen gezeten heeft en zeker iedereen die weleens gevlogen heeft, kan zich voorstellen dat dit absoluut niet prettig is. Het schijnt dat mensen die dit een keer gedaan hebben dit vaker doen. De vakbonden hebben opgeroepen om extra maatregelen te nemen en dan vooral ook strengere maatregelen. Het moet mogelijk worden dat er een zwarte lijst komt met de mensen die dit doen. Airlines kunnen dan onderling afspreken dat die mensen niet meer worden toegelaten. Ik kan mij wel wat voorstellen bij die oproep. Daarom vraag ik hoe het kabinet hiertegenover staat. Kan de minister zich voorstellen dat het voor de passagiers en voor het personeel verschrikkelijk is als zoiets gebeurt? Mag de sector nu al een zwarte lijst samenstellen? Mogen maatschappijen nu de gegevens onderling delen of moet daar wetgeving voor komen zodat betrokkenen uit vliegtuigen geweerd kunnen worden? Wat gebeurt er met iemand die wordt vastgezet in een vliegtuig? Mag hij daarna weer gewoon rondlopen en in een trein stappen? De veiligheid op het spoor is ook volop in discussie. Wat kunnen wij op dit punt doen? Hoe kijkt de minister naar de oproep van de vakbonden voor extra maatregelen en scherpere maatregelen? Hoe zit het met de schade? Is wettelijk geregeld dat die schade verhaald kan worden? Dergelijk gedrag leidt tot heel veel vertraging en heel veel schade. Dat is niet alleen erg voor de betrokkenen, maar ook voor de airlines is dit iets wat je niet zou moeten willen.

Minister **Asscher**:
Voorzitter. Ik ben het zeer eens met de heer Van Helvert dat het buitengewoon beangstigend kan zijn als mensen zich misdragen in een vliegtuig. Je ziet een toename van overlast door passagiers aan boord van vliegtuigen. Dat is echt een zorg onder de piloten en het cabinepersoneel. In het recente geval waren de andere passagiers er echt de dupe van. Zij waren op weg naar een vakantie of kwamen daarvan terug. Dat doet er even niet toe. Het vliegtuig moest uitwijken en de passagiers moesten overnachten in een hotel. Die mensen zijn gedupeerd en het kost geld.

De eerste vraag was of er iets hiervoor geregeld is. We hebben het Verdrag van Tokio uit 1963. Op grond daarvan zijn er passende maatregelen en is er altijd rechtsmacht om een passagier te vervolgen. In dit geval gaat het om een toestel dat in Nederland geregistreerd staat en dan kan Nederland dat doen. Er is ook aangegeven dat er na terugkomst aangifte zal volgen.

Mijn tweede opmerking is dat het bij de toename van incidenten gaat om roken en drinken. Roken mag niet aan boord en als mensen te veel drinken gaan ze zich misdragen. Luchtvaartmaatschappijen kunnen die incidenten voorkomen als zij zich er beter op voorbereiden en goed samenwerken met het grondpersoneel. Daar is een wereld te winnen.

De derde vraag was of een zwarte lijst mag. Ja, TUIfly werkt met een zwarte lijst en KLM ook. Er is een systeem waarbij passagiers bij een licht vergrijp eerst een soort gele kaart krijgen. Daarna worden ze een aantal jaren aangesproken. Als ze zich dan nog een keer misdragen, mogen ze vijf jaar niet aan boord. Dat geldt ook voor mensen die zich ernstig misdragen. Die informatie mag echter niet door maatschappijen gedeeld worden. Daaraan staan Europese regels in de weg. Tot nu toe kunnen die vliegmaatschappijen met die eigen zwarte lijsten wel goed uit de voeten.

Wat gebeurt er dan? Kan de schade verhaald worden? Op basis van het Nederlands recht wel, maar het is de vraag of er iets te verhalen is bij iemand die zich zo misdragen heeft. Juridisch kan het.

Hoe staat het kabinet tegenover de oproep van de vakbonden? Op zichzelf zijn wij het net als de heer Van Helvert ermee eens dat dit volstrekt onwenselijk is. Asopassagiers maken mensen bang, geven een onveilig gevoel en maken het werk onmogelijk. De staatssecretaris zal in haar reguliere contacten met de vliegmaatschappijen naar aanleiding van dit incident nog eens bij de maatschappijen zelf informeren of zij behoefte hebben aan meer mogelijkheden naar aanleiding van dit soort incidenten. Dan kunnen wij bezien of dat tot nieuwe initiatieven moet leiden.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dank voor de beantwoording. Ik hoor dat er al sinds 1963 wetgeving is. Daar ben ik heel blij mee, maar wij hebben het aantal incidenten zien groeien van 400 naar 700 in 2010. Nu is het weer gegroeid. Wij moeten ons dus afvragen of de bestaande wetgeving voldoende is. De staatssecretaris is nu in Luxemburg op de Transportraad. Ik begrijp dat Europese regelgeving verhindert dat airlines onderling die zwarte lijsten delen, terwijl dat is wat je zou moeten willen. Een passagier gaat niet per definitie met één bepaalde airline, maar kiest de airline uit die voor hem op dat moment het beste product met de juiste bestemming heeft. De airlines zouden deze informatie dus onderling moeten kunnen delen. De vakbond zegt in zijn oproep ook dat dit minstens een Europees en misschien zelfs een groter probleem is. Is het nog mogelijk om de staatssecretaris van hieruit mee te geven dat zij in Luxemburg niet alleen de belangen van

Schiphol moet verdedigen, maar ook dit mee moet nemen, zodat wij dit Europees kunnen gaan regelen? Hoe kijkt het kabinet daartegen aan?

Minister **Asscher**:
Op het eerste punt heeft de heer Van Helvert gelijk: het verdrag uit 1963 biedt een basis aan rechtsmacht, maar Nederland is van mening dat het beter kan. Er is onderhandeld over een wijzigingsprotocol op het Verdrag van Tokyo. De komende tijd moet blijken of het lukt om voldoende landen daarachter te krijgen. Dat zou het verder vereenvoudigen om mensen die zich zo misdragen, te vervolgen.

Op zichzelf staat het kabinet niet negatief tegenover een verbreding van de mogelijkheden van een zwarte lijst. Wij juichen het toe dat vliegmaatschappijen zelf zo'n lijst hanteren. Wij denken dat er in de eerste plaats winst te behalen valt door juist die lichtere, maar buitengewoon hinderlijke vergrijpen effectiever tegen te gaan. Zoals ik al heb toegezegd, zal de staatssecretaris het gesprek met de vliegmaatschappijen aangaan. Zij zal daar informeren of en, zo ja, in welke vorm er behoefte is aan nadere regelgeving. Als dat het geval is, zal zij dat met de Kamer delen en zal zij bekijken tot welke nieuwe initiatieven dat moet leiden.

De **voorzitter**:
Dank voor de beantwoording van de vragen.